IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 98)**

z dnia 6 kwietnia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 98)

6 kwietnia 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Arkadiusza Marchewki (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu realizacji (budowy) nowych promów dla polskich armatorów w kontekście działalności spółki Polskie Promy sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Maciej Furmański** prezes zarządu Polskie Promy Sp. z o.o., **Andrzej Madejski** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, **Andrzej Wróblewski** dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej PP, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Marta Kucharska** przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, **Remigiusz Rymaszewski** zastępca przewodniczcego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Polskiej Żegludze Morskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dzień dobry państwu. Chciałbym przeprosić za opóźnienie w rozpoczęciu posiedzenia Komisji, ale przed chwilą zakończyła się sesja głosowań na sali plenarnej. Dopiero teraz wszyscy są gotowi, żeby rozpocząć nasze obrady. Niniejszym otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Chciałbym przywitać państwa parlamentarzystów oraz naszych gości, pana Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Andrzeja Wróblewskiego, dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Morskiej, oraz wszystkich państwa, którzy uczestniczą w obradach w sposób zdalny.

Informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Chciałbym państwu przypomnieć, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez osoby uczestniczące zdalnie w posiedzeniu należy przesyłać poprzez czat w aplikacji Whereby po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego Komisji. Posłowie, którzy są członkami Komisji i są obecni na sali, głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas ci państwo, którzy logują się za pomocą legitymacji na sali, nie muszą logować się do systemu komunikacji elektronicznej i używać w tym celu tabletów. Chciałbym powiedzieć, że osoby, które są naszymi gośćmi i chciałyby zabrać głos w czasie dyskusji, również proszę o zgłaszanie chęci wystąpienia.

Przystępujemy zatem do sprawdzenia kworum. Proszę państwa posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Chciałbym tylko powiedzieć, że sprawdzenie kworum jako głosowanie będzie jeszcze przez dłuższy czas otwarte. A więc nie będziemy czekać do stwierdzenia kworum, tylko poproszę państwa o procedowanie na kolejnych etapach. Niemniej kworum jest już stwierdzone, więc możemy kontynuować.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat stanu realizacji, budowy nowych promów dla polskich armatorów w kontekście działalności

spółki Polskie Promy. Poproszę o wprowadzenie, o zreferowanie tematu pana ministra Grzegorza Witkowskiego. Panie ministrze, bardzo proszę. Oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, zaproszeni goście, pani dyrektor, panie prezesie, chyba pół roku temu rozmawialiśmy na temat rynku promowego, perspektyw rozwoju rynku promowego na południowym Bałtyku wraz z analizą na temat utrzymania i rozwijania siatek połączeń pomiędzy polskimi armatorami, Polską Żeglugą Morską, Polską Żeglugą Bałtycką, działającymi pod markami Polferries oraz Unity Line. Tak jak państwu już wielokrotnie mówiliśmy jako przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, teraz Ministerstwa Infrastruktury, rolą odpowiedzialnego rządu, zadaniem odpowiedzialnego rządu jest to, żeby wyposażyć naszych armatorów w dobie zmian uwarunkowań zarówno ekonomicznych, jak i prawnych, jeżeli chodzi o Morze Bałtyckie. Mam tutaj na myśli przede wszystkim coraz bardziej wyśrubowane normy ekologiczne co do napędów promów, zwiększonego tonażu coraz większego popytu na przewozy promowe pomiędzy Skandynawią a Polską, krajami Trójmorza, Grupy Wyszehradzkiej, południem Europy. Rozmawialiśmy także w kontekście rozwijającej się infrastruktury na kierunku północ–południe, tras S3, S6, S7, autostrady A1, tak żeby umożliwić południowym sąsiadom jeszcze lepsze, bardziej konkurencyjne warunki, po to żeby na konkurencyjnym rynku promowym nasi armatorzy byli wyposażeni w całą gamę, talię asów w rękawie. Z pilną potrzebą zmierzyliśmy się od początku 2015 r., natomiast oczywiście wcześniej też były mniej lub bardziej szczęśliwe plany rozwoju rynku promowego, rozwoju firm armatorskich.

Naszą odpowiedzią był pierwszy od trzydziestu lat bardzo ambitny program inwestycyjny, jeżeli chodzi o budowę ropaxów, promów pasażersko-samochodowych. Naszą bardzo konkretną odpowiedzią było powołanie 5 marca 2020 r. firmy Polskie Promy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Wcześniej, w dniu powołania, była jedynym udziałowcem spółki Polska Żegluga Bałtycka. W marcu ubiegłego roku, ponad rok temu, Polska Żegluga Bałtycka zbyła swoje udziały w Polskich Promach na rzecz Polskiej Żeglugi Morskiej. Utrzymanie przez armatorów pozycji w rejonie Morza Bałtyckiego, o której wcześniej mówiłem, wymaga pilnej odnowy tonażu i wymiany starych jednostek na nowe. Celem inwestycji, do której Polskie Promy zostały powołane, zostały zobligowane przez Skarb Państwa jako największego udziałowca, jest realizacja budowy jednostek promowych przeznaczonych do żeglugi w rejonie Morza Bałtyckiego na rzeczy Unity Line i Polferries.

Kontrakt obejmuje budowę trzech nowych jednostek i czwartej w opcji przeznaczonych do żeglugi w rejonie Morza Bałtyckiego. Obecnie, tak jak powiedziałem, Skarb Państwa jest większościowym udziałowcem na podstawie przeprowadzonego na rynkowych warunkach dokapitalizowania. Jednocześnie spółka jest w trakcie pozyskiwania finansowania dłużnego, w tym prowadzi zaawansowane rozmowy rynkowe z konsorcjum banków. Projekt jest realizowany przez polską stocznię, Gdańską Stocznię „Remontowa" im. Józefa Piłsudskiego w Gdańsku za pośrednictwem spółki celowej REMONTOWA ROPAX spółka z o.o. na podstawie biznesplanu, który zgodnie z najlepszymi standardami zakłada budowę jednostek przez przeznaczone do tego trzy spółki celowe, które będą sukcesywnie, adekwatnie do realizacji poszczególnych etapów biznesowych zasilane kolejnymi transzami kapitałowymi, odpowiadającymi ustalonym ratom kontraktu budowlanego.

Pierwszy etap w tym zakresie zrealizowano w styczniu tego roku. W listopadzie ubiegłego roku trzy spółki typu SPV będące własnością Polskich Promów podpisały kontrakty na budowę jednostek. Kontrakt, tak jak powiedziałem, jest największą od trzydziestu lat umową inwestycyjną zawartą pomiędzy spółką z polskim kapitałem a polską stocznią. Chciałbym, szanowni państwo, żeby jeszcze raz dobrze to wybrzmiało, gdyż w ten sposób oszczędzimy sobie pytań w przyszłości. Kontrakt jest największą od trzydziestu lat umową inwestycyjną zawartą pomiędzy spółką z polskim kapitałem a polską stocznią.

Realizowany przez Polskie Promy projekt, zgodnie z założeniami, będzie stanowił częściowe wypełnienie postanowień porozumienia zawartego w 2016 roku pt. „Poprawa zdolności przewozowych i przeładunkowych oraz bunkrowanie LNG. Połączenie morskie Świnoujście–Ystad" – jest to tzw. umowa CEFT – co ma niebagatelne znaczenie również w kontekście współpracy polsko-szwedzkiej w rejonie Morza Bałtyckiego.

Jeszcze dwa zdania, szanowni państwo, na ten temat, ponieważ mamy bardzo dobre doświadczenie we współpracy z naszym szwedzkim odpowiednikiem w Ystad, portem i gminą Ystad. Efektem tego była właśnie przebudowa nabrzeży w porcie Ystad, wyposażenie portów w elementy do ekologicznego tankowania silników, oczywiście z naszej strony wyposażenie i wrzucenie na linię nowych ekologicznych i odpowiednio przystosowanych do tamtych nabrzeży jednostek. Osobiście kilka razy spotykaliśmy się z Björnem Boströmem, prezesem portu w Ystad. Ja byłem w Ystad, Björn Boström był też u nas w Warszawie. Rozmowy, stopień zaawansowania jest tak duży, że nie wykluczamy w przyszłości kolejnych wspólnych przedsięwzięć, ale najpierw wypełnimy treścią tę umowę, która jest za nami.

Przy zastrzeżeniu sprzyjających warunków rynkowych oraz utrzymania przyjętych założeń, powstrzymania działań wojennych oraz ich nierozprzestrzeniania na Europę pierwszy prom wejdzie do eksploatacji, tak planujemy, na przełomie 2024/2025, co oczywiście – mówię teraz o nowych jednostkach – nie wyklucza, ale dzisiaj wolałbym o tym nie mówić, doposażenia, wyposażenia któregoś z armatorów w jednostki używane. Niemniej naszym głównym celem jest wyposażenie naszych armatorów w nowoczesne jednostki o odpowiedniej linii ładunkowej, długości linii ładunkowej i odpowiedniej liczbie pasażerów. Zarówno warunki, jak i szczegóły techniczne dotyczące budowy nowych promów stanowią tajemnicę handlową spółki. Szczególnie na tym etapie rozmów nie będą upublicznione. Promy Polskie działają na konkurencyjnym rynku przewozów promowych rejonu Morza Bałtyckiego, co determinuje konieczność szczególnej ochrony informacji w tym zakresie. Minister infrastruktury działający w imieniu Skarbu Państwa jako udziałowca jest zobowiązany do respektowania reguł obrotu gospodarczego, w tym konieczności zagwarantowania działania podmiotów z udziałem Skarbu Państwa na równych względem konkurencyjnych podmiotów zasadach. Stąd też jest prośba ze strony głównego wykonawcy kontraktu, ze strony stoczni „Remontowa", żeby rzeczywiście wyposażyć państwa posłów w jak najlepszą wiedzę na temat kontraktu, niemniej jednak też bardzo prosili, uczulali, żeby z uwagi na jawny charakter naszego spotkania gospodarowanie informacjami odbywało się w jak najbardziej oszczędnej formie.

To tyle, szanowni państwo, tytułem wstępu. Czekam na pytania. Chętnie odpowiemy, niemniej jednak liczę na docenienie naszych działań, docenienie montażu finansowego, który od półtora roku dostał nowej dynamiki dzięki współpracy, świetnej współpracy z panem premierem Morawieckim, z panią minister Antos i z całym zespołem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Dzięki temu udało nam się pozyskać finansowanie państwowe w polskich bankach. Polski armator z polskim kapitałem w polskim banku w polskiej stoczni będzie realizował kontrakt. Tak jak mówię, będą trzy nowe promy dla polskiego armatora z polskiej stoczni z opcją na czwarty. Jak wszystko dobrze pójdzie, jak nie będziemy zaskakiwani nowymi wydarzeniami zarówno międzynarodowymi, jak i skutkami kryzysu finansowego wywołanego pandemią, a teraz działaniami wojennymi, uda nam się pod koniec 2025 r. wprowadzić na linię pierwszą nową jednostkę.

Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Rozumiem, że ze strony rządowej na tę chwilę to wszystkie osoby. Pan minister wyczerpał kwestie dotyczące wprowadzenia. Pewnie o szczegółach, o które będą pytać państwo parlamentarzyści, dowiemy się później. Pewnie pan dyrektor bądź pozostałe osoby uczestniczące w posiedzeniu będą mogły o tym powiedzieć.

A więc, szanowni państwo, otwieram dyskusję. Chciałbym państwa parlamentarzystów poprosić o zgłaszanie się do głosu. Jako pierwszy pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, coraz częściej słyszę, że to wszystko jest owiane tajemnicą, że nic nie możemy powiedzieć. Dokładnie tak samo było, chociaż już nie chcę też wyżywać się na panu ministrze i na rządzie, jeżeli chodzi o budowanie promów przez Stocznię Szczecińską oraz słynną stępkę. A więc to już zostawmy. Proszę tylko, żebyśmy drugi raz tego samego błędu nie popełniali. Nie ma żadnych tajemniczych rzeczy, które mogą się pojawić. Przecież konkurencja też wie, nawet ma doniesienia prasowe, że szykuje się budowa promów w Polsce, w związku z czym to nie jest żadna wielka tajemnica.

Natomiast myślę, że jest problem dotyczący montażu finansowego. Stąd moje pytanie jest następujące. Po pierwsze, jeżeli chodzi o projekty promów, czy to są trzy promy z opcją czwartego oparte o ten sam projekt, czy każdy projekt jest inny, w zależności od tego, który armator będzie promami dysponował? Po drugie, na jakim etapie są prace projektowe? Czy kupowany jest gotowy projekt, czy jest to projektowane? Przez jakie biura jest to projektowane, czy polskie, czy zagraniczne?

Rzecz trzecia. Widzę, że jest miliard złotych, który się pojawia. Po pierwsze, jest 650 mln zł jako kapitał zakładowy. Pojawia się też drugi temat dotyczący pożyczki z Funduszu Reprywatyzacji. Jest to 350 mln zł. A więc moje pytanie jest takie, czy pożyczka już została zrealizowana, czy umowa już jest podpisana, czy środki są już dostępne, jeżeli chodzi o spółkę. Druga rzecz to kwestia dotycząca szacunku kosztów budowy. Wychodzi na to, że każdy z promów będzie kosztował około 333 mln zł czy 330 mln zł. Jeżeli mają być trzy, a mamy kwotę miliarda złotych, to tak to wychodzi. A więc jest pytanie, czy to są rzeczywiście realne koszty, za które dzisiaj można taką jednostkę zbudować. Nie znam tego rynku, a więc to już jest pytanie do fachowców, dlatego że mamy także kwestie dotyczące stali, wszystkich rynkowych cen. Wiadomo, że to wszystko idzie w górę. Nie unikniemy tego. Przez najbliższe lata będziemy z tym problem mieli do czynienia, w związku z czym czy jest już rozważana opcja kolejnego dokapitalizowania? W mojej ocenie koszty budowy promów będą większe, wobec czego już dzisiaj musimy o tym myśleć.

I ostatnia rzecz. Właścicielem REMONTOWA ROPAX jest Gdańska Stocznia „Remontowa" im. Józefa Piłsudskiego. Z czego wynika to, że powstaje specjalna spółka, która buduje promy? Czy wynika to z jakichś gospodarczych decyzji prywatnego podmiotu? Dlatego że przecież stocznia jest podmiotem prywatnym, który mówiąc krótko, chce zmniejszyć ryzyko – odpukać, żeby była jasność, ponieważ tego nie życzymy – jeżeli projekt się wywróci? Wtedy po stronie Skarbu Państwa mamy partnera, jakąś spółkę. Nie wiem, jakie kapitały ma spółka REMONTOWA ROPAX, która powstała. To też jest ciekawe, jaki jest kapitał założycielski. Czy w tym zakresie Skarb Państwa zabezpieczył kontrakt od strony formalnoprawnej przy takim podziale właścicielskim, z jakim w tej chwili mamy do czynienia?

To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję.

Ktoś jeszcze? Pan poseł Czesław Hoc. Proszę bardzo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czekałem na głosy państwa, dlatego że przecież cały czas bardzo żywo dyskutujecie, oczywiście zawsze, z reguły w aspekcie pewnej krytyki, więc chciałem się odnieść do krytyki, ale coś dzisiaj nie ma krytyki. To dobrze. To może…

Poseł Artur Łącki (KO):

Krytykować można coś, co jest zrobione, a tego jeszcze nie ma.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

To może zwycięża patriotyzm ku naszym sprawom, polskim sprawom. Jeżeli mamy docenić to, co powiedział pan minister, a powiedział bardzo wyraźnie i chciałbym, żeby jeszcze raz to wybrzmiało, że od trzydziestu lat jest to największa inwestycja w aspekcie polskiej inwestycji, polskiej stoczni, polskich promów, budowana przez polskie stocznie,

to jest to też nie tylko satysfakcja, ale także duma. Zdajemy sobie sprawę, że przeszłość była różna, ale też już nie wspominajmy. Dobrze. Ileś tam lat temu ktoś zniszczył przemysł stoczniowy. Ktoś nawet nie śmiał albo nie wypadało mu nawet napisać wniosku do trybunału, żeby zniwelować, że to nie jest pomoc publiczna. Wszystkie inne stocznie, niemieckie, francuskie napisały takie wnioski. Okazało się, że to była dozwolona pomoc publiczna. Tak samo Polska wcale nie musiała zniszczyć przemysłu stoczniowego – ale nie wracajmy do tego. Jak będziecie wypominać stępkę, to ja wam wypomnę, że jesteście grabarzami polskiego przemysłu stoczniowego. W każdym razie na razie jesteśmy na tym etapie, że wszyscy cieszymy się, jesteśmy zadowoleni.

Rzeczywiście jest ruch na rynku przewozów morskich. Każdy to widzi. Tam trzeba być naprawdę bardzo sprawnym operatorem, jak też sprawnym politykiem. To, co tutaj mówimy o tajemnicy, jest to bardzo istotna kwestia, dlatego że z całym szacunkiem do naszej opozycji, ale tam opozycja raczej jest spójna. Jeżeli idziemy dla kraju, to raczej nie krytykujemy, nie mówimy, że im gorzej, tym lepiej, tylko praktycznie każdy wspiera pewne kwestie, które są perspektywiczne, pokoleniowe. Przecież budowa promów to jest inwestycja nie tylko strategiczna, ale i pokoleniowa. Musimy w to wierzyć i wspierać, że się nam uda, dlatego że musi się udać. To jest polskość, a polskość to jest dla nas świętość. Dlatego ze wszech miar popieramy to, doceniamy. Oczywiście cały czas mówimy, będziemy też kontrolować czy też nawet w sposób publiczny nadzorować, ponieważ tak trzeba.

Z drugiej strony zawsze możemy się do czegoś… Pan poseł Wieczorek słusznie pyta, dlaczego spółka REMONTOWA ROPAX powstaje specjalnie do budowy promów. Ale jakbyśmy nie utworzyli takiej spółki, to pewnie powiedzieliby: Ale spółka Gdańska Stocznia „Remontowa" ma tyle zadań – czy ona sobie poradzi? Lepiej wydzielić jedną, żeby była tylko odpowiedzialna za budowę promu, dlatego że wiemy, iż to jest bardzo wielkie przedsięwzięcie. Krótko mówiąc, zawsze możemy patrzeć na to z dwóch stron. Miejmy nadzieję, że przecież rząd, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, jak pan minister powiedział, Ministerstwo Infrastruktury czy dawne Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – są fachowcy, są patrioci, są też profesjonaliści, a więc myślę, że miejmy ufność, ale z drugiej strony rzeczywiście nadzorujemy, kontrolujmy, pytajmy, nawet jak trzeba, czasem skrytykujmy. Na razie dajemy bardzo wielkie, w mojej ocenie oczywiście, zaufanie, dozę zaufania. Cieszymy się, jesteśmy dumni z projektu, trzymamy kciuki.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Czy jeszcze ktoś z państwa parlamentarzystów?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jeżeli nie, to teraz ja również chciałbym odnieść się do tematu. Panu ministrowi, przedstawicielom armatorów chciałbym zadać kilka istotnych pytań. Pan minister powiedział we wprowadzeniu takie słowa, że rolą i koniecznością działania odpowiedzialnego rządu jest stworzenie odpowiednich warunków do tego, żeby polscy armatorzy mogli w sposób konkurencyjny realizować te działania, do których są powołani. Mówiąc wprost, rozumiem, że chodzi po prostu o to, żeby mieli odpowiednie narzędzia do tego, żeby świadczyć swoje usługi, czyli mieli promy, nowoczesne, atrakcyjne, takie, które sprawiałyby, że potencjalni klienci korzystaliby właśnie z ich usług. Jest to kluczowe. Natomiast po tym, co obserwuję po 2017 r., niestety, mam poczucie, że z odpowiedzialnością działania rządu… Mam raczej poczucie, że działania, które rząd podejmował, nie są w żaden sposób odpowiedzialne, wręcz powiedziałbym, że są nieodpowiedzialne, dlatego że ten czas, który minął od 2017 r., mógł być wykorzystywany w sposób zdecydowanie bardziej efektywny. Chodzi przede wszystkim o to, jak daleko odjechała nam konkurencja. Liczba błędów, które zostały od 2017 r. popełnione, jest po prostu bulwersująca, jest skandaliczna i nie do zaakceptowania. Wielokrotnie o tym mówiliśmy. Nie chcę już tego powtarzać po raz kolejny, ale mam wrażenie, że to, co się wydarzyło, nie ma nic wspól-

nego z odpowiedzialnymi decyzjami, tylko z czymś, co raczej było działaniami o jakimś charakterze wręcz, powiedziałbym, katastrofalnym.

Chciałbym też zadać kilka pytań dotyczących realizacji obecnego projektu oraz wykorzystania tego, co zostało do tej pory zrealizowane, zakupione, za co zostało zapłacone. Chciałbym zapytać, jak wygląda kwestia rozliczenia pierwszego kontraktu. Kontrakt pomiędzy Morską Stocznią Remontową „Gryfia" a Polską Żeglugą Bałtycką został podpisany w 2017 r. Różnego rodzaju działania były podejmowane. Polska Żegluga Bałtycka w pierwszej transzy w sumie zapłaciła ponad 10 mln zł, za które miał być realizowany projekt promu. Polska Żegluga Bałtycka w ramach aneksu do umowy zakupiła i już jest właścicielem stępki, na którą w sumie – na samą stępkę i na jej składowanie na terenie stoczni w Szczecinie – wydano około 12 mln zł. Chciałbym zapytać przede wszystkim pana ministra i przedstawicieli Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, czy jakiekolwiek aktywa, które zostały w pierwszym, pierwotnym programie „Batory" zakupione przez Polską Żeglugę Morską, są wykorzystywane do realizacji projektu w jego nowym wydaniu. Czy stępka, za którą zapłacono środki finansowe, o których powiedziałem, i to, co zostało zrobione w ramach dokumentacji projektowej, na którą wydano ponad 10 mln zł, jest wykorzystywane do realizacji uaktualnionego bądź nowego projektu realizowanego przez spółkę REMINTOWA ROPAX? To jest pierwsze pytanie. Czy jakiekolwiek aktywa są po prostu używane i wykorzystywane do działań?

Po drugie, chciałbym zwrócić uwagę, że w czasie, kiedy dostajemy informacje na temat tego, że rozpoczyna się projekt budowy promów, konkurenci polskich armatorów, mówiąc wprost, TT-Line już przeprowadza próby oceaniczne na nowym promie, który jest promem o dłuższej linii ładunkowej. To znaczy, że pozycja konkurencyjna polskich armatorów może przez to się po prostu osłabić. Ostatnio mówiłem – powtórzę to – że mam wrażenie, że kiedy pan minister Gróbarczyk z premierem Morawieckim dumnie pukali w stępkę, w kawałek blachy, konkurencja w tamtym czasie po prostu wcisnęła całą moc w swoich silnikach i daleko odjechała. Niestety, my straciliśmy pięć lat, nie ma żadnych efektów tych działań. Mam nadzieję – i mówię to szczerze, z pełnym przekonaniem, z nadzieją – że różnica w czasie, czas, który straciliśmy, zostanie nadrobiony. Sobie i wszystkim, którym zależy na polskiej gospodarce morskiej, bardzo bym tego życzył.

Chciałbym też zapytać, czy są prowadzone jakiekolwiek analizy przez polskich armatorów, które wskazywałyby, jak zmieni się pozycja konkurencyjna Unity Line i Polferries po tym, kiedy wejdzie pierwszy, nowy i kolejny prom używany do przewozów przez Bałtyk przez spółkę TT-Line. Jak ta sytuacja wygląda?

I ostatnia rzecz, na którą chciałbym zwrócić uwagę, to jest właśnie kwestia wspólnego międzynarodowego projektu polsko-szwedzkiego, o którym mówił pan minister Witkowski. Do połowy ubiegłego roku miały zostać podjęte decyzje, które wskazywałyby jasno na to, że efekty budowy promu będą widoczne, co pozwoli na prolongatę decyzji dotyczącej zakończenia projektu. Strona szwedzka wykonała swoje prace w 100%, modernizując i wyposażając nowe nabrzeża portowe. Strona polska miała zrealizować budowę nowego promu i jednocześnie budowę miejsca do bunkrowania statków na gaz, w co miało być zaangażowane Polskie LNG. Chciałbym zapytać pana ministra, na jakim etapie jest ów proces. Jeżeli jest zgoda na prolongatę zakończenia projektu, to do kiedy zostanie zrealizowany? Jak wygląda kwestia dotycząca realizacji budowy nowego promu w tym kontekście? Pojawiały się też takie informacje, że w związku z tym, że projekt budowy promu będzie projektem rozłożonym na lata, to te działania, które dotyczą realizacji tej sfery, mogą być wykonywane również poprzez dostosowanie któregoś z promów do obsługi przy nabrzeżach, które są zrealizowane przez stronę szwedzką. Czy projekt jest realizowany również w ten sposób? To są te pytania, na które chciałbym zwrócić uwagę, które chciałbym zadać na tym etapie.

Dziękuję.

Czy jeszcze ktoś z państwa parlamentarzystów? Mam propozycję. Czy mamy zgłoszonych… To może zróbmy w ten sposób. Trochę pytań, wiele pytań zostało przedstawionych, więc może poproszę pana ministra oraz przedstawicieli armatorów o udzielenie odpowiedzi na pytania. Następnie przekażę głos państwu, którzy biorą udział w obra-

dach zdalnie. Również poproszę o zadanie pytań. Chciałbym zwrócić uwagę, że pytania, które zostały zadane, zostały zadane nie tylko panu ministrowi, ale też przedstawicielom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, których chciałbym również poprosić o przedstawienie odpowiedzi. Dziękuję.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo.

Pan poseł mi nie wierzy, bardzo chce odpytywać dyrektorów i prezesów, ale dobrze. Jeżeli jest taka wola, to ograniczę się tylko do części odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie ministrze, bardzo proszę. Jeżeli pan ma szczegółowe informacje na ten temat, to proszę, ale zawsze wyglądało to tak, że pan minister realizował wprowadzenie i przedstawiał ogóle strategiczne cele, a szczegóły były prezentowane przez przedstawicieli spółek. Jeżeli jednak pan minister ma taką wiedzę, to z wielkim zainteresowaniem wysłucham odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dobrze. W sprawie projektów, o których mówił, o które pytał pan poseł Wieczorek, w sprawie szczegółów montażu finansowego pan poseł wcześniej powiedział, że to nie jest żadna tajemna wiedza. Oczywiście ma pan rację. To wszystko są informacje. I na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, i na poprzednich posiedzeniach Komisji odpowiadaliśmy na pytania panów posłów. Odpowiadałem czy to ja, czy to pan minister Gróbarczyk, czy to armatorzy. Tak samo w przestrzeni medialnej funkcjonują te wszystkie informacje. Wprawdzie armatorzy nie bardzo chcą się chwalić, podobnie jak stocznia, co na tym etapie na razie jest zrozumiałe, niemniej jednak w branży, w środku medialnym związanym z gospodarką morską takie informacje pojawiają się. O projektach oraz o montażu finansowym powie pan dyrektor.

Pan poseł Marchewka pytał o rozliczenie poprzedniego projektu. Wydaje mi się, że dwa tygodnie temu podczas rozmowy na temat przemysłu stoczniowego rozmawialiśmy na temat kosztów poniesionych przez „Gryfię" oraz kosztów poniesionych przez obecną stocznię „Wulkan", wcześniej Stocznią Szczecińską. Rzeczywiście z ust pana prezesa Trzeciakowskiego padła jasna informacja i deklaracja, chociaż przestrzegałem go przed tą informacją, ale powiedział, że w wyniku finansowym za poprzedni rok, jak i za rok 2020, ponieważ za rok 2021 jeszcze nie ma pełnego bilansu, ale za rok 2019 i za rok 2020 po stronie stoczni nie ma żadnych dodatkowych kosztów czy też strata nie jest widoczna. Oczywiście przeglądając to, opierając się na tych informacjach, jestem spokojny, jeżeli chodzi o stocznię.

Jeżeli chodzi o armatora, który rzeczywiście uczestniczył od początku w programie „Batory", był beneficjentem projektu, również mam informację, że po stronie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej wyniki, ewentualne straty czy koszty poniesione nie są tak wyraźne, ponieważ one jeszcze nie są stratami. Są poczynione inwestycje. To są, tak jak pan powiedział, aktywa, które na jakimś etapie, czy to projektowania, czy to realizacji programu, można powiedzieć – programu „Batory" 2.0, zostaną wykorzystane. Myślę, że jeszcze za wcześnie, żeby odpowiedzieć na to pytanie, dlatego że program trwa, nie został skancelowany, nie został nawet zawieszony, tylko uległ pełnej aktualizacji.

Stracony czas. Nie odnoszę takiego wrażenia, żebyśmy jakoś mocno stracili czas, szczególnie, że w procesie inwestycyjnym promy i tak jeszcze nie zostałyby dostarczone na linię, a przypominam, że w tym czasie zarówno jeden, jak i drugi armator pozyskali na linię promy, wprawdzie używane, ale pozyskali po to, żeby do czasu uzyskania nowych jednostek właśnie tego czasu stracić jak najmniej, żeby klienci jak najmniej to odczuli.

Konkurencja nie śpi. To prawda, dlatego jest to tym bardziej dla nas mobilizujące. Dlatego jest duża odpowiedzialność na barkach zarówno rządu, jak i firm armatorskich, ponieważ codziennie widzą, jak dalej mogłyby pójść w rozwoju firm, gdyby już były te warunki, o których i ja mówiłem, i pan Marchewka powiedział. Powiedział o warunkach, właśnie o wyposażeniu armatorów w nowoczesne promy o dłuższej linii ładunkowej. To prawda, TT-Line ma próby morskie swojej jednostki, długiej jednostki, tylko

z tego co wiemy, a wiemy nawet dosyć dużo na temat owej jednostki, w bardzo małym stopniu będzie ona wykorzystywana, jeżeli chodzi o południowy Bałtyk. To po pierwsze. A po drugie, będzie się liczył efekt skali. Jeżeli my wprowadzimy trzy promy z opcją na czwarty, można powiedzieć, rok po roku od 2023 r., od przełomu 2023/2024, to i tak dalej zachowamy dominującą pozycję. Analizy, o które pytał pan poseł Marchewka, na to wskazują.

Wzrost rynku promowego będzie stabilny, nie będzie skokowy, ale przez to, że te nowoczesne jednostki wejdą na rynek, wejdą na uzbrojenie naszych armatorów, dalej będzie to pozycja dominująca, przy czym tak jak w życiu, my się starzejemy i nasz sprzęt też się starzeje. Jeżeli chodzi o stare jednostki, czasami pamiętają one lata 80. Tutaj też będziemy musieli sukcesywnie wymieniać tonaż, szczególnie że są one mało ekologiczne, są bardzo kosztowne w eksploatacji, abstrahując już od tego, że linia ładunkowa i liczba miejsc pasażerskich nie przystaje do obecnych uwarunkowań, przechodząc już do CINEA, do umowy, szczególnie, że w Ystad również czekają na znacznie większe jednostki, ale też bardziej ekologiczne, bardziej ciche. Każdy, kto był w Ystad, wie, że port jest w centrum tego urokliwego miasteczka, a więc jest dużą uciążliwością dla znanych z bardzo ekologicznego podejścia i wyśrubowanych norm mieszkańców Szwecji, ale też Skandynawii.

CINEA. Na jesieni ubiegłego roku osobiście dwukrotnie brałem udział w rozmowach z całym zespołem CINEA. Jeżeli chodzi o kierunek, który pan poseł zarysował na horyzoncie, CINEA w 100% zobaczyła nasze wyjaśnienia, ale nie wyjaśnienia na zasadzie: sorry, coś poszło nie tak, ale obiecujemy, że już jutro będzie lepiej, tylko poprosili nas o konkretne umowy. Armatora, beneficjenta umowy poprosili o pewne listy uwierzytelniające, jeżeli chodzi o rozmowy z innymi partnerami zagranicznymi Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Zaufali nam, powiedzieli: dobrze, jest prolongata. Spotykamy się na wiosnę, dokładnie chyba pod koniec kwietnia czy na początku maja. Dalej będziemy zdawać relację z postępu prac, ale już teraz mogę państwu powiedzieć, że po umowach ze stocznią „Remontowa", po zagwarantowaniu finansowania, po rozmowach z bankami komercyjnymi na temat kolejnego finansowania, kolejnego montażu finansowego, o który też pytał pan poseł Wieczorek, dlatego że miliard złotych to nie jest kwota, która w 100% pozwoli nam w bezstresowy sposób kontynuować proces inwestycyjny, CINEA po uzyskaniu dokumentów, które nie są tajne, ale rozmawialiśmy w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, rozmawialiśmy w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej z ministrem Budą, ponieważ to on jest gospodarzem wszystkich projektów związanych z funduszami europejskimi i z CINEA – jesteśmy na dobrej drodze, żeby kontynuować umowę, wypełnić ją treścią. Przede wszystkim chodzi o naszą wiarygodność przed CINEA, ale też chodzi o naszą wiarygodność przed Ystad, ponieważ oni też są beneficjentem tejże umowy oraz pieniędzy unijnych. Na temat Polskiego LNG ciężko mi się wypowiadać, ponieważ nie znam zaawansowania całego przedsięwzięcia po ich stronie.

Z mojej strony to tyle. Reszta to były uwagi pana posła, że to był stracony czas, skandaliczne błędy. To są pana odczucia. Nie do końca się z nimi zgadzam, aczkolwiek tak jak powiedział poseł Hoc, nie wszystko w pierwotnych zamierzeniach wypaliło. Teraz mamy zupełnie inną sytuację, zupełnie inny podmiot, który będzie realizował proces inwestycyjny rozłożony na lata, ale też trzy jednostki z opcją na czwarty. Parafrazując klasyka, gdyby był jakiś sklep z promami, to już dawno bym miał taki prom, ale jest to trochę bardziej skomplikowana sprawa.

Może teraz oddam głos panu dyrektorowi Wróblewskiemu.

Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej PP Andrzej Wróblewski:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, panowie posłowie, panie ministrze, odniosę się pokrótce do kilku stwierdzeń i pytań panów posłów Wieczorka i Czesława Hoca. Rzeczywiście jest tak, że przystępując jako armatorzy do projektowania jednostki, oparliśmy się przede wszystkim o wolumeny, które zarówno Polferries, jak i Unity Line dzisiaj przewożą, szczególnie na linii południowa Szwecja – Świnoujście. Biuro projektowe należące do grupy kapitałowej Gdańskiej Stoczni „Remontowa" uwzględniło nasze oczeki-

wania, ale uwzględniło też cztery, pięć najważniejszych rzeczy, o których częściowo pan minister Witkowski już wspomniał, to znaczy zarówno przepisy statecznościowe, które zmieniły się nową konwencją SOLAS 2020 i które są zaadaptowane w projekcie promu, jak i przede wszystkim bezpieczeństwo, czyli bezpieczny powrót do portu. Też zostało to zaimplementowane po słynnej wpadce we Włoszech promu pasażerskiego, pamiętacie państwo, która była kilkanaście kilka lat temu. Sprawy kluczowe dla załogi, dla wygody manewrowania załóg to zupełnie inny cały napęd z tyłu, zastosowanie azipodów. Przede wszystkim jest też wyzwanie dzisiaj, tu i teraz, to znaczy emisja, emisja i jeszcze raz emisja. Napędy z wykorzystaniem gazu LNG pewnie nie są tymi docelowymi, które będą nas czekały czy których oczekujemy w 2050 r., natomiast na pewno są rozwiązaniem pomostowym. Zakładają trzydziestopięcio-, czterdziestopięcioletni cykl życia promu. Myślę, że jest to rozwiązanie optymalne na te czasy.

Dwa słowa, jeżeli chodzi o montaż finansowy, o który pytał pan poseł Wieczorek. Oczywiście jest tak, że kwota ta rzeczywiście jest tylko częścią ceny jednostkowej statku. Obydwaj armatorzy zarówno w zakresie środków własnych, pozyskanych środków przyszłych, jak i środków pozabilansowych, czyli poręczenia części, nazwijmy to, ekspozycji finansowej, którą pozyskamy jeszcze z banków, są dzisiaj w na tyle dobrej sytuacji, że mogą pozyskać pozostałą część finansowania. Myślę, że dzisiaj ocena banku naszych sytuacji finansowych pozwala, tak jak pan minister powiedział, to realizować. Myślę, że na kilku poprzednich posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej mówiliśmy, że wkład własny, który zapewnia Skarb Państwa, plus wkład własny, żywa gotówka z naszych firm, plus pożyczka, o której mówiliśmy przed chwilą, już dzisiaj dały analizom bankowym zielone światło na dalsze finansowanie, przy czym chciałbym tylko uzupełnić, że finansowanie przebiega w sposób płynny. Dzisiaj jest oparte o te środki, które już dawno wpłynęły do spółki Polskie Promy. W związku z tym obawy dotyczące następnych transz, które nastąpią w czerwcu, a następne w październiku, listopadzie i grudniu, i tak konsekwentnie przez kolejne lata, są zapewnione, można powiedzieć, już dzisiaj. Środki są przyznane.

Oczywiście kwestia wzrostu cen, wzrostu różnego rodzaju kosztów jest zawsze dyskutowaną częścią. Została ona uwzględniona w zapisach kontraktowych już w roku ubiegłym. Tutaj bardzo się cieszę, że mieliśmy na tyle przewidujących partnerów w Gdańsku, w Kołobrzegu i w Szczecinie. Także z pomocą – pan minister już bardzo chwalił – pani minister Antos współpraca przebiega wzorowo. Dobrze, że w ubiegłym roku wzięliśmy kilka wariantów rozwoju sytuacji pod uwagę. W związku z tym dzisiaj z olbrzymim spokojem, przede wszystkim też finansowym, możemy podejść do tego od strony armatorskiej. Od strony realizacyjnej oczywiście zawsze jest ryzyko, o którym pan mówił, czyli ryzyko stoczni, natomiast stocznia ma świetne relacje z Korporacją Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych, czyli KUKE. Każda zaliczka jest ubezpieczona w KUKE. Tak więc w razie, odpukać, tak jak pan powiedział, nie ma jakiejś wpadki z jakąkolwiek zaliczką, jest ona gwarantowana i ubezpieczona przez naszego kontrahenta w drugą stronę. Może to jest abecadło stoczniowe, ale to zostało absolutnie w 100% wykorzystane.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję.

Panie ministrze albo panie dyrektorze, zadałem także pytanie dotyczące tego, czy te aktywa, które zostały zakupione przez Polską Żeglugę Bałtycką do realizacji projektu „Batory" na pierwotnym etapie, są w jakikolwiek sposób wykorzystywane w nowym projekcie.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Może poproszę pana prezesa Andrzeja Madejskiego o odpowiedź na to pytanie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie. Jeżeli pan jest dostępny, to proszę.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Andrzej Madejski:

Dzień dobry. Witam, panie przewodniczący, panie ministrze.

Szanowni państwo, obecny status projektu, który zastał rozliczony w „Gryfią", nie przewiduje zaangażowania tej części projektu do budowy promów przez Polskie Promy. Generalnie praktycznie tyle mogę dodać. Oczywiście jest możliwość wykorzystania owych projektów po odpowiedniej modyfikacji dotyczącej uaktualnienia ich na zgodność z obecnymi przepisami, wymogami konwencyjnymi. Chodzi o Safe Return to Port oraz wymagania statecznościowe. W obecnym stanie projekty te nie są przewidziane do zużytkowania ich podczas budowy promów w stoczni „Remontowa" SA.

Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Może dopowiem, panie przewodniczący, że projekty z pierwotnego programu „Batory" były oczywiście dla tych samych armatorów i na to samo morze, natomiast kto inny miał je realizować na podstawie zupełnie innych technologii i z inną koncepcją. Projekty, które były wtedy przygotowywane, koncepcja, która była przygotowywana, nijak się ma do tej realizowanej przez inną stocznię, przez innych inżynierów kontraktu. Jest to skrojone pod inną koncepcję. Natomiast odpowiadając jeszcze na pytanie pana posła Wieczorka – tak, wszystkie będą te same.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Właśnie o to się chciałem zapytać à propos projektów, ale jeszcze jedna rzecz. Będzie seryjnie. No i super, dlatego że tak jest taniej. Jest jeszcze jedna rzecz. Celem spółki jest realizacja inwestycji w postaci budowy i eksploatacji jednostek promowych na rzecz Unity Line i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Czy to jest tak, że spółka Polskie Promy po wybudowaniu będzie dalej funkcjonowała, będzie eksploatowała, czy to jest tylko taki zapis? Sądziłem, że od razu będzie to przekazane naszym armatorom.

Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej PP Andrzej Wróblewski:

Jeżeli mogę uzupełnić.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak, bardzo proszę.

Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej PP Andrzej Wróblewski:

Teraz mamy dwie fazy. Dzisiaj jesteśmy w fazie tzw. CAPEX-u, czyli wydawania środków. Rzeczywiście spółka – siedzi tutaj pan prezes Furmański – realizuje gros wszystkich zadań realizowanych przez spółkę inwestycyjną w tym momencie. Potem, po zbudowaniu, w kolejnych latach, 2024, 2025, 2026, fizyczną eksploatacją w części już stricte czarterowej będą się zajmowali poszczególni armatorzy, czyli Unity Line i Polferries. Natomiast dzisiaj myślę, że to słowo najlepiej oddaje szerokie spektrum działalności spółki, dlatego że zajmuje się ona właściwie wszystkim od A do Z, zarówno pozyskaniem finansowania, wykonaniem wszelkiego rodzaju analiz, współpracą ze stocznią, zarządem bezpośrednim nad całym projektem. W związku z tym myślę, że dzisiaj to słowo jest najszersze, najlepiej tutaj pasuje w tym opisie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Słysząc odpowiedź na pytanie dotyczące wykorzystania dotychczasowych aktywów, za które zapłacono tak duże pieniądze, chyba trzeba powiedzieć albo zadać pytanie, czy czternaście baniek zostało zatopionych. Jeżeli nie jest wykorzystywane, to jest to sytuacja bardzo niepokojąca.

Chciałbym teraz przejść do kolejnego etapu i oddać głos osobom, które biorą udział zdalnie w posiedzeniu Komisji. Jako pierwszy głos zabierze pan Jacek Dubiński, następnie pan Andrzej Kościk. Bardzo proszę o zabranie głosu pana Jacka Dubińskiego. Przepraszam, nie słychać pana. Teraz też nie. Widać, że ma pan włączony mikrofon, więc proszę próbować. Niestety, dalej nie słychać. Może spróbujemy zrobić w ten sposób, że teraz poproszę o zabranie głosu pana Andrzeja Kościka. Może w tym czasie panu Jackowi Dubińskiemu uda się uruchomić mikrofon. Bardzo proszę, pan Andrzej Kościk.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk, współprzewodniczący ze strony pracowników Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

W imieniu Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", jak również Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy chciałbym poinformować pana przewodniczącego, pana ministra i Wysoką Komisję, że oczywiście oprócz planów, które są bardzo ambitne i cieszą się poparciem strony pracowników już od wielu lat, dlatego że słuszna była konstatacja pana ministra, że od trzydziestu lat po raz pierwszy budujemy promy… Można by było zapytać albo zadać pytanie retoryczne, gdzie były poprzednie ekipy rządowe różnych opcji politycznych od lewa do prawa przez owe trzydzieści lat, że nie budowały promów, ale to nie jest przedmiotem analizy Komisji ani też mojego wystąpienia. Chciałbym jedynie zwrócić uwagę, że w planach, które są słuszne i zapewne popierane przez wszystkich, planach zbudowania promów, dlatego że rynek ten jest bardzo lukratywny i od wielu lat ma tendencję wzrostową – jako strona pracowników wielokrotnie zgłaszaliśmy brak nowego tonażu – nas jako stronę pracowników najbardziej interesuje kontekst pracowniczy w tych wszystkich przedsięwzięciach, to, na jakich warunkach będą pływać marynarze, na jakich warunkach obecnie pływają marynarze.

Chciałbym zwrócić uwagę panu przewodniczącemu, panu ministrowi, chciałbym przypomnieć Wysokiej Komisji, chciałbym w szczególności zwrócić uwagę, że w dalszym ciągu polscy marynarze są pozbawieni świadczeń emerytalnych i bezpłatnej opieki zdrowotnej. W dalszym ciągu dwa projekty ustawy o ubezpieczeniach społecznych tkwią na półkach strony rządowej, w dalszym ciągu nie są poddane uzgodnieniom międzyresortowym, o których strona rządowa zapewniała nas jeszcze kilka lat temu. Sprawa ta jest o tyle ważna, że ma wpływ na toczące się negocjacje w sprawie układów zbiorowych pracy we wszystkich przedsiębiorstwach żeglugowych, w polskich przedsiębiorstwach żeglugowych, które należą do Skarbu Państwa.

Obecnie toczymy bardzo skomplikowane, na razie kończące się niepowodzeniem, negocjacje w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Jak wszyscy dobrze się orientują, w sprawach biznesu trzeba zachować spokój, a spokój społeczny ma wysoką cenę. Niestety zdaniem strony pracowników obecny zarząd Polskiej Żeglugi Bałtyckiej poprzez swoje działanie doprowadził do sytuacji, że spokój społeczny w jednym z najważniejszych przewoźników na Bałtyku jest zagrożony. Dlaczego? Dlatego, że naszym zdaniem zarząd Polskiej Żeglugi Bałtyckiej prowadzi z nami nieodpowiedzialne rokowania z brakiem poszanowania strony związkowej. W czym to się przejawia? Przejawia się to przede wszystkim w tym, że zarząd z nieznanych nam zupełnie przyczyn postanowił wdrożyć projekt pomniejszenia minimalnej obsady załogowej, stanowiący załącznik do układu zbiorowego pracy.

Projekt ten nie ma poparcia załóg statków, kierowników, chiefów oficerów, chiefów mechaników ani załóg, ani związków zawodowych. Wobec wyraźnego sprzeciwu całej załogi zarząd forsuje ów projekt. Mówi, że podpisze układ zbiorowy z regulacją wynagrodzeń w wysokości 2% w tym roku, 3% w przyszłym roku i 3,5% w kolejnym roku, a więc w harmonogramie w kompromisowy sposób rozłożoną na trzy lata, ale warunkuje to, czyli stosuje swego rodzaju szantaż w stosunku do strony związkowej we wprowadzeniu oczekiwanych od wielu lat podwyżek, które niwelują wzrost kosztów utrzymania, inflację i w końcu są gwarantem, że układ zbiorowy pracy zostanie zaakceptowany przez Międzynarodową Federację Pracowników Transportu. Wszystkie układy zbiorowe polskich armatorów są zaakceptowane przez Międzynarodową Federację Pracowników Transportu, ITF. Jedynie w Polskiej Żegludze Bałtyckiej nie ma aktualnie zaakceptowanego układu zbiorowego pracy. Dlaczego? Dlatego, że Polska Żegluga Bałtycka od sierpnia ubiegłego roku nie potrafi wynegocjować układu zbiorowego spełniającego minimalne warunki, które stawia Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu. Dla strony pracowniczej jest to niedopuszczalne i grozi poważnymi konsekwencjami, również międzynarodowymi. Polska Żegluga Bałtycka, podobnie jak panowie posłowie, pan przewodniczący Komisji, pan minister potwierdza, że na rynku między Polską a Szwecją trzeba

zarabiać pieniądze, trzeba wstawiać nowy tonaż. My jesteśmy tego samego zdania, ale nie można prowadzić przez dziewięć miesięcy negocjacji układu zbiorowego, który w rzeczywistości wypełnia minimalne warunki, które są ustalone przez Międzynarodową Federację Pracowników Transportu.

Sytuacja ta jest o tyle niedobra, że dotyczy również bezpieczeństwa załogi, bezpieczeństwa pasażerów. Oczywiście zarząd zapewnia, że zamiar obniżenia minimalnej obsady załogowej na statkach w niczym nie zmieni obecnego stanu. Z takim twierdzeniem strona pracownicza się nie zgadza, z takim stwierdzeniem nie zgadzają się związki zawodowe działające w przedsiębiorstwie Polska Żegluga Bałtycka.

Chciałem poinformować o tym Wysoką Komisję, dlatego że przy takich przedsięwzięciach, jakie podejmuje rząd polski, również w przedsiębiorstwach Polska Żegluga Bałtycka i Polska Żegluga Morska, jest potrzebna pewna ugoda, ugoda społeczna. Ugody tej w dalszym ciągu w Polskiej Żegludze Bałtyckiej nie ma. Dlatego zwracam się do pana ministra z prośbą, z wnioskiem w imieniu strony pracowników, w imieniu związków działających w przedsiębiorstwie Polska Żegluga Bałtycka, żeby użył swojego autorytetu, swoich możliwych działań wpłynięcia na zarząd Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w celu zakończenia negocjacji i podpisania układu zbiorowego pracy ITF, gdyż obecna sytuacja może grozić konsekwencjami międzynarodowymi, również w Szwecji. W zakresie warunków pracy polskie promy są recenzowane przez międzynarodowe struktury, które decydują o minimalnych warunkach bezpieczeństwa. W związku z tym brak układu zbiorowego ma konsekwencje międzynarodowe i będzie mieć konsekwencje międzynarodowe. Przed tym przestrzegamy. Skierowaliśmy w tej sprawie pismo do pana ministra. Kopia została skierowane do pana przewodniczącego Komisji sejmowej. Mam nadzieję, że posłowie z Wysokiej Komisji będą mogli zapoznać się z treścią tego pisma.

Chciałbym wszystkich uwrażliwić na tę sprawę, gdyż po raz pierwszy mamy do czynienia z taką sytuacją, że polski armator odmawia podpisania układu zbiorowego, przekroczył dopuszczalne terminy, a termin minął 31 grudnia. W dalszym ciągu upiera się przy zmianach, które nic nie wnoszą do żeglugi. Oszczędność kilku miejsc pracy nie przyniesie zysku ani nie spowoduje, że jeden, drugi, trzeci czy czwarty prom zostanie wybudowany. Z oszczędności można co najwyżej wybudować kawałek masztu na promie albo sfinansować budowę reflektora na statku. To jest po prostu rzecz, z którą strona pracowników nie może się pogodzić. Obecny zarząd Polskiej Żeglugi Bałtyckiej próbuje dokonać oszczędności kosztem pracowników. Gdzie jest uzasadnienie ekonomiczne dla wprowadzenia takich zmian? Bezpieczeństwo żeglugi na Morzu Bałtyckim, które jest zatłoczone, które jest operowane przez wielu przewoźników, musi stać na pierwszym miejscu. Nie należy zmniejszać obsady załogowej, ale wręcz ją zwiększać, w szczególności w tej chwili, kiedy Polska Żegluga Bałtycka chwalebnie przewozi uciekinierów wojennych z Ukrainy ogarniętej wojną i bestialstwem. Jak można w takiej sytuacji proponować pomniejszenie minimalnej obsady załogowej? Zdaniem strony pracowników jest to niedopuszczalne. W związku z tym uwrażliwiamy Wysoką Komisję na tą sytuację. Jesteśmy oczywiście za budową promów. Nie mamy nic przeciwko temu. To, że jest to zapóźnione, to jest oczywista sprawa. Natomiast czynnik ludzki jest tutaj istotny i dlatego chcieliśmy o tej sytuacji poinformować pana przewodniczącego Komisji i Wysoką Komisję. Przy Komisji zwracamy się do pana ministra o wsparcie naszych działań i dopomożenie nam w zakończeniu negocjacji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że temat dotyczący generalnie sytuacji pracowników, armatorów będzie jednym z tematów odrębnego posiedzenia. Jest on na tyle istotny, że powinniśmy poświęcić osobną dyskusję tej sprawie. Te pisma, które zostały przesłane do Komisji, na pewno zostaną przekazane do państwa parlamentarzystów.

Czy pan Jacek Dubiński podejmie próbę zabrania głosu jeszcze raz? Proszę. Mam rekomendację. Jeżeli korzysta pan z komputera, to pewnie u góry, gdzieś w górnej części przeglądarki będzie komunikat, gdzie musi pan wyrazić zgodę na użycie mikrofonu przez przeglądarkę. Pomimo tego że jest włączony, to może być niedostępny. Może

pan po prostu wcisnąć wyrażenie zgody na dostęp do mikrofonu przez przeglądarkę. Widzimy, że ikona wyłączonego mikrofonu zniknęła obok pana, ale pomimo tego nic nie słyszymy. Chyba że spróbujemy, poczekamy jeszcze chwilę. Jakby pan mógł spróbować zalogować się do pokoju Whereby za pomocą innej przeglądarki, nie wiem jakiej pan używa, to może wtedy będzie łatwiej.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Musisz się zresetować i jeszcze raz.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Wydaje mi się, że to nic nie da, gdyż jest to kwestia uprawnień dostępu do mikrofonu oprogramowania, a nie wyłączania.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Czy mamy zgłoszenia jeszcze kogoś? Nie mamy. Może pana ministra poprosimy o odniesienie się do tego, co zostało przedstawione w poprzednich wypowiedziach, a panu Jackowi Dubińskiemu może uda się jeszcze raz zalogować. Proszę spróbować.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie Andrzeju – zwracam się do pana Andrzeja Kościka – jest to temat trudny, skomplikowany, ale od czego wiele naszych spotkań, na których zawsze udawało nam się jakoś dojść do porozumienia. Temat spraw pracowniczych, jak państwo posłowie, prezesi, związkowcy wiecie, zawsze jest to temat trudny, bolesny, zawsze ktoś jest pokrzywdzony, ktoś uważa, że dzieje się niesprawiedliwość. Chciałbym się zgodzić z panem Kościkiem w jednej sprawie. Nie może być tak, że wydajemy gigantyczne środki, miliardy złotych, żeby wyposażyć naszych marynarzy, czyli naszych żołnierzy, można tak porównać naszych marynarzy, którzy codziennie pływają czy to na masowcach Polskiej Żeglugi Morskiej, czy to na promach pasażerskich, wożą towary po morzach, zarabiają dla państwa polskiego pieniądze, więc spokojnie można powiedzieć, że są naszymi żołnierzami, nie dając im żadnej broni albo jeszcze słabo ich wynagradzając. Jest to absolutnie kluczowa sprawa.

Zrobię wszystko, czyniąc zadość pana prośbie, panie Andrzeju, włączę się w rozmowy z zarządem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Na chwilę obecną w naszej ocenie na razie jest to problem wewnętrzny w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Dałbym jeszcze chwilę, niedużą, ale dałbym chwilę zarządowi na wykazanie się w tej sprawie, tylko że też oszczędniej szafowałbym zwrotami, że jest zagrożone bezpieczeństwo na rynku promowym, bezpieczeństwo naszych promów, marynarzy. Absolutnie na żadnym etapie bezpieczeństwo naszych marynarzy nie jest zagrożone. Oprócz ITF, oprócz wewnętrznych regulacji armatora odpowiednio jest również normalne prawo pracy, które działa. Bezpieczeństwo żeglugi, bezpieczeństwo pracy na statkach morskich jest przestrzegane. Tutaj chciałbym wszystkich uspokoić, zarówno załogi, jak i klientów, pasażerów, że to polskie promy, odpukać, są jednymi z najbezpieczniejszych właśnie dzięki załogom, dzięki armatorowi.

Jeżeli chodzi o dwie ustawy związane z pracą na morzu, to wiceminister Szwed kilkakrotnie już mi obiecał, Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej wielokrotnie obiecywało mi powołanie grupy roboczej, żebyśmy wraz z zainteresowanymi osobami usiedli i wypracowali jakiś możliwy konsensus, tak żeby można było pójść dalej z pracami legislacyjnymi nad projektami. Istotnie są one zamrożone, ale nie są zamrożone przez nas, przez nasz resort. Ustawy te mogą być uniwersalne, zapisy ustaw będą oddziaływały też na wiele innych zawodów związanych z sektorem transportu. Tutaj w mojej ocenie, jak wynika z tego, co mówił mi minister Szwed, co mówili urzędnicy Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej, jest duży opór, ale pochylają się nad tą sprawą.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie przewodniczący Andrzeju Kościku, trudne sprawy załatwiamy może trochę dłużej, ale załatwiamy, rozwiązujemy. Na razie proszę o to, żeby jak Andrzej z Andrzejem się panowie porozumieli, pan prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i państwo związkowcy. Tutaj jest kolejny Andrzej, armatorzy to sami Andrzeje. Oczywiście będziemy na bieżąco w kontakcie. To jest dobry pomysł, panie prze-

wodniczący, żebyśmy poświęcili osobne posiedzenie Komisji w niedługim czasie na temat bezpieczeństwa załóg, pracy na statkach morskich i w ogóle sytuacji pracowniczej.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak jest.

Widzę, że pan Jacek Dubiński zalogował się za pomocą nowego urządzenia, więc proszę o podjęcie jeszcze raz próby.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Czy słychać teraz?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Teraz doskonale. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dzień dobry. Jacek Dubiński. Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, starszy mechanik, Polska Żegluga Morska.

Jeżeli chodzi o sprawy społeczne, to kolega Andrzej w zasadzie wyczerpał temat. Tylko jedno pytanie uzupełniające. Mianowicie są tam trzy spółki, które będą budowały trzy statki. Czy to będą statki pod polską banderą, czy to będą statki pod tzw. bandery wygodne, czy jak my to nazywamy, tanie bandery? Jest to istotne, ponieważ na spotkaniu ustalono, pan minister Gróbarczyk powiedział, że w chwili obecnej państwa na razie nie stać na zapewnienie marynarzom systemu zabezpieczenia socjalnego. Chcielibyśmy zatem to wiedzieć.

Druga istotna sprawa dotycząca tajności dokumentu. Nie będę mówił generalnie o historii poza jednym wtrętem, że po skończeniu studiów myśmy też byli w szkołach oficerów rezerwy i też mieliśmy tajne podręczniki, które PRL drukował, a które były potem w amerykańskim tygodnikach przedrukowane, ale musieliśmy to zdawać, żeby broń Boże przypadkiem dostać przepustkę i wrócić do domu po ćwiczeniach. Natomiast to, co państwo zaprezentowali, jest to tylko kwestia finansowa. Uzupełnił to pan dyrektor Wróblewski, za co dziękuję. Chciałbym tylko jeszcze dowiedzieć się o kwestie biznesowe w tej całej historii, dlatego że oprócz kwestii technicznych, wymagań bezpieczeństwa, wymagań ochrony środowiska są jeszcze wymagania czystego biznesu. Jak wiemy, jedna lora to jest iluś tam pasażerów. A więc lepiej mieć linie ładunkowe od kabin pasażerskich. Tak przynajmniej to wygląda.

Natomiast jeżeli chodzi o tajność, chciałbym się dowiedzieć przede wszystkim jako eksploatator, który pływa na statkach, kiedy mianowicie nastąpią takie etapy jak cięcie blach, wyposażenie kadłubów. To da nam pogląd, kiedy to będzie możliwe. Jako człowiek wierzący wierzę w różne rzeczy, głównie w Boga, natomiast jako inżynier chciałbym dostać informację techniczną, czy jest to możliwe do zrobienia i na kiedy, zwłaszcza na kiedy, tym bardziej że w czerwcu, tak jak tutaj jeden z panów posłów wspomniał, TT-Line wchodzi z najnowszym promem. Wiemy, że nasze promy w tym momencie… Zawsze się opłaca budować i kupować najnowszy sprzęt, dlatego żeby wytrzymał kilka lat.

Chciałbym zadać pytanie, w zasadzie powtórzyć pytanie, które zadałem przy okazji posiedzenia Komisji poświęconego stoczniom, a mianowicie na ile promy rzeczywiście będą polskim wyrobem. Chodzi mi o to, że oprócz blach, oprócz myśli technicznej mam nadzieję, że projekt jest polski, polskich inżynierów, że będą tam montowane polskie urządzenia. Chciałbym się dowiedzieć, na ile w negocjacjach rząd polski, który w sumie jest właścicielem całego biznesu, ponieważ jest właścicielem wszystkich przedsiębiorstw armatorów, zabezpiecza również odbudowę polskiego przemysłu okrętowego. Polski przemysł okrętowy to nie tylko stocznie, ale również fabryki produkujące urządzenia okrętowe, jak silniki, stery strumieniowe, całą automatykę, chłodnictwo, klimatyzację i wiele innych usług. Dlatego chciałbym się dowiedzieć, na ile państwo polskie, wykładając pieniądze, na ile armatorzy polscy, wykładając pieniądze, również powodują, że ich

część, można to nazywać tak jak przy zakupach zagranicznych offsetem, wróci do polskiego państwa. To jest to.

I pytanie końcowe. Mianowicie powołujemy spółki. Później każdy armator z różnych względów funkcjonujących od czasu katastrofy Exxon Valdez i wynikających z tego konsekwencji prawnych, praktycznie każdy statek, każdy prom też będzie spółką – tak mi się wydaje – jeżeli pójdzie pod obce bandery. Jeżeli będzie to polska bandera, to trudno mi powiedzieć. Chciałbym się dowiedzieć, czy są to tylko takie spółki, jakie mają amatorzy, jak na przykład Polska Żegluga Morska, przy flagach wygodnych, gdzie jest to tylko skrzynka pocztowa bez żadnych zarządów, czy są to spółki z zarządami i kosztami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Uprzejmie dziękuję.

Pan dyrektor Andrzej Wróblewski odpowie na zadane pytania.

Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej PP Andrzej Wróblewski:

Dziękuję bardzo, panie Jacku, za pytania. Pan minister już trochę naprowadził nas na temat ubezpieczenia marynarzy. Jest jeszcze następny temat, flaga, a przede wszystkim też podatek tonażowy. Dzisiaj na świecie, także w Unii Europejskiej, toczy się szersza dyskusja na temat tegoż podatku. Nie będziemy rejestrowali, tak jak pan używa tego słowa, wygodnych, tanich czy innych bander. Zapewne będzie to bandera unijna. Fajnie by było, gdyby rzeczywiście było to za trzy, cztery lata. Jak tutaj powiedział pan minister, są to trudne procesy, ale może dojdziemy do tego procesu. Jak już wcześniej udzieliłem tej informacji panu posłowi Wieczorkowi, po naszej stronie są też polskie banki, w związku z czym myślę, mam nadzieję, że za kilka lat nie będzie jakichś większych problemów z hipoteką morską. Bardzo byśmy chcieli, żeby rzeczywiście być może problemy od strony finansowania, finansowania przez banki zagraniczne w projekcie spółek, nazwijmy to, szeroko rozumianych polskich, należących do grupy kapitałowej jednego czy drugiego armatora, były jak najbardziej polskie.

Teraz jeżeli chodzi o załogi, oczywiście jak powiedział pan na początku, będzie troszeczkę mniej, w zależności od tego, jaką strategię armator sobie przygotuje, może będzie troszeczkę mniej pasażera, a rzeczywiście troszeczkę więcej będziemy zarabiali na line meter i przez to będziemy bardziej zdecydowanie efektywni.

Jeżeli chodzi o trzeci obszar, który dzisiaj jest bardzo trudny do określenia, to znaczy obszar komponentu polskiego, jak wszyscy dobrze wiedzą, statek ma, tak jak pan powiedział, pewne punkty węzłowe. Po podpisaniu projektu trwa bardzo intensywne wpłacanie zaliczek. Zaliczki, które są, nazwijmy to, bezdyskusyjne, dlatego że istnieje jeden producent na świecie, tutaj na maker's list jest mniejszy wybór… Natomiast tam, gdzie komponent krajowy ma zbliżone parametry czy zbliżoną cenę lub jeden czy drugi armator używają już takich urządzeń czy wyposażenia, to oczywiście będziemy się starali – chyba nie rząd będzie na to wpływał – po prostu racjonalnie będziemy określali nasze potrzeby tak, żeby i serwisów nie trzeba było ściągać gdzieś tam z Chin czy z jakichś egzotycznych destynacji. Proszę pamiętać, że potem przez kilkadziesiąt lat to my będziemy obsługiwali te jednostki. Myślę, że tutaj koszty pozyskania części zamiennych czy serwisów, czy szkolenia załóg są niebagatelne.

To tyle, jeżeli chodzi o samą budowę statku. Panowie całe życie spędziliście na statkach, więc wiecie doskonale, że zaliczki poszły na początku tego roku, w ubiegłym roku zaraz po podpisaniu kontraktu zostały sfinalizowane formalności związane z przystąpieniem jednej, drugiej, trzeciej huty do ataku, nazwijmy to żołnierskim językiem, natomiast oczywiście w naturalny sposób część dostawców dzisiaj jest w pewnym zawieszeniu. Ze względu na konflikt musimy trochę poczekać. Być może z obszaru Morza Śródziemnego, z Donbasu niektórych rzeczy rzeczywiście nie będziemy mogli pozyskać. Będziemy się starali je pozyskać, stocznia, jej dział zamówień będzie się starał je pozyskać z innych obszarów europejskich czy polskich. A więc jest to oczywista oczywistość. Myślę, że na kolejnych posiedzeniach sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będziemy na bieżąco informowali, jakie ewentualnie przesunięcia w tym zakresie były możliwe i co nam się udało zrobić.

Dziękuję, to tyle.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie, panie dyrektorze. Jeżeli nie ma żadnych dodatkowych zgłoszeń, to stwierdzam, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia.

Dziękuję wszystkim państwu za obecność – panu ministrowi, panu dyrektorowi, państwu parlamentarzystom i wszystkim, którzy brali udział w posiedzeniu Komisji za pomocą internetu. Dziękuję. Do zobaczenia.

Zamykam obrady.